

Rok 1905.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część VII. — Wydana i rozesłana dnia 14. lutego 1905.

Treść: (№ 15 – 17.) 15. Traktat pomiędzy monarchią austriacko-węgierską i królestwem bawarskiem względem kilku połączeń kolejowych na obopólnej granicy. — 16. Rozporządzenie, zawierające zmianę rozporządzenia ministeryalnego z dnia 11. lutego 1896, o ustanowieniu sędziów polubownych z poza giełdy dla giełdowych sądów polubownych a mianowicie zmianę przepisów, wydanych dla czerniowieckiej giełdy zbożowej i towarowej. — 17. Obwieszczenie, dotyczące upoważnienia głównej komory w Simbach do wolnego od cła odprawiania ruchomości przesiedlców.

15.

Traktat z dnia 22. listopada 1904

pomiędzy monarchią austriacko-węgierską i królestwem bawarskiem względem kilku połączeń kolejowych na wspólnej granicy.

(Zawarty w Monachium, dnia 22. listopada 1904, ratyfikowany przez Jego c. i k. Apostolską Mość we Wiedniu, dnia 18. stycznia 1905; ratyfikacye wymieniono w Monachium dnia 31. stycznia 1905.)

My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki,

Apostolski Król Węgierski; Król Czeski, Dalmatyński, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illyryjski; Arcyksiążę Austriacki; Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Solnogradzki, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Śląski, Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; Uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy Nasi pełnomocnicy i pełnomocnicy Jego królewskiej Mości Księcia Leopolda, Regenta królestwa bawarskiego, podpisali w dniu 22. listopada 1904 w Monachium traktat względem wybudowania kilku połączeń kolejowych na granicy monarchii austriacko-węgierskiej i królestwa bawarskiego, opiewający dosłownie jak następuje:

**Jego cesarska Mość Cesarz austriacki,
Król czeski itd. i apostolski Król węgierski**

i

**Jego królewska Wysokość Książę Leopold, Regent królestwa Bawaryi, imieniem
Jego królewskiej Mości Króla,**

mianowali w celu wybudowania dalszych połączeń kolejowych pomiędzy obustronnymi obszarami państwowymi oraz w celu unormowania i ustalenia w drodze układu odnoszących się do tego stosunków, pełnomocnikami swymi:

**Jego cesarska Mość Cesarz austriacki,
Król czeski itd. i Apostolski Król węgierski:**

Swego tajnego radcę, nadzw. posła i uprawnionego ministra, Teodora hrabiego Zichy na Zich i Vásonykeő,

a

Jego królewska Wysokość Książę Leopold, Regent królestwa Bawaryi:

Swego podkomorzego, radcę stanu, ministra królewskiego Domu i spraw zagranicznych, przewodniczącego rady ministrów Klemensa barona Podewils-Dürniz,

którzy po okazaniu i wzajemnem uznaniu swych pełnomocnictw ułożyli i z zastrzeżeniem ratyfikacji zawarli następujący traktat.

Artykuł I.

Wysokie strony kontraktujące postanowiły budowę połączeń kolejowych:

1. z Wallern do Waldkirchen;
2. z Reutte na Vils do Pfronten

zabezpieczyć według następujących postanowień.

Cesarsko-królewski rząd austriacki zabezpieczy wykonanie częściowej przestrzeni nowego połączenia kolejowego z Wallern do Waldkirchen pomiędzy istniejącą stacją Wallern albo innym odpowiednim punktem lokalnej kolei Strakonice—Winterberg—Wallern a granicą państwa pomiędzy Brandhäuser a Haidmühle oraz przestrzeni projektowanego połączenia kolejowego z Reutte na Vils do Pfronten, leżącej między Reutte a granicą państwa pod Schönbichl, a to w czasie, który uzna za odpowiedni, drogą udzielenia koncesji przedsiębiorstwu prywatnemu.

O zabezpieczeniu budowy wymienionych wyżej przestrzeni zawiadomi kaźdoceśnie cesarsko-królewski rząd austriacki wezas królewski rząd bawarski, poczem tenże ostatni wybuduje łączące przedłużenia wspomnianych linii kolejowych od granicy państwa między Brandhäuser i Haidmühle do Waldkirchen i od granicy państwa pod Schönbichl do Pfronten na własny rachunek jako kolej państwową i przyspieszy budowę ich w ten sposób, by w mowie badące linie ile możności równocześnie z austriackimi przestrzeniami łączącymi były w ruch puszczane.

Artykuł II.

Królewski rząd bawarski zastrzega sobie prawo wybudowania — na zasadzie ustawicznego umocowania i na rachunek państwa, w czasie dla niego dogodnym — kolei żelaznej z Berchtesgaden, ewentualnie w połączeniu z tamtejszą stacją król. bawarskich kolei państwowych, do obustronnej granicy w kierunku St. Leonhard-Drachenloch.

O zabezpieczeniu budowy przytoczonej tu kolei żelaznej zawiadomi królewski rząd bawarski wezas cesarsko-królewski rząd austriacki, poczem tenże ostatni udzieli solnogradzkiej spółce kolejowej i tramwajowej pozwolenia na budowę i utrzymywanie w ruchu przestrzeni od granicy do St. Leonhard-Drachenloch, leżącej na obszarze austriackim, a to w myśl postanowień Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 21. kwietnia 1885, Dz. u. p. Nr. 70.

Artykuł III.

Obydwa wysokie rządy postanawiają zgodnie z zastrzeżeniem, że przyjdzie do skutku osobny układ co do bliższych szczegółów w grę wchodzących — zezwolić na wybudowanie połączenia kolejowego z Garmisch-Partenkirchen na Mittenwald i Scharnitz do Insbruka lub do innego odpowiedniego punktu na linii kolejowej Insbruck—Landeck i popierać je w sposób, który kaźdy z nich uzna za stosowny.

Z tem samem zastrzeżeniem zamierzają obydwie wysokie rządy dopuścić i popierać budowę linii kolejowej z Garmisch-Partenkirchen na Lermoos do Reutte.

Artykuł IV.

Szczegółowe ustalenie linii kolejowych, jako też całego planu budowy i poszczególnych projektów budowy pozostawia się względem własnych obszarów ocenieniu kaźdego z wysokich rządów.

Ponieważ miejsce, w którym wymieniona w artykule I. kolej z Reutte do Pfronten granicę przekracza, wydelegowani w tym celu komisarze techniczni już ustalili, przeto obydwa wysokie rządy zatwierdzają układ, zawarty w tym względzie.

Natomiast miejsca, w których wymieniona w artykule I. kolej z Wallern do Waldkirchen, dalej oznaczone w artykułach II. i III. kolejie przekraczać mają granicę, oznaczone będą dopiero w drodze wzajemnych układów przez obustronnych komisarzy.

W celu nabycia gruntów, potrzebnych pod budowę kolei żelaznych, oznaczonych w artykule I, II i III. udzielić należy przedsiębiorcom w każdym z obydwóch obszarów państwowych prawa wywłaszczenia według przepisów ustawowych, obowiązujących każdocześnie w odnośnych państwach.

Artykuł V.

Koleje, stanowiące przedmiot tego traktatu, mają być wybudowane jako kolejie lokalne, względnie poboczne i opatrzone na razie tylko jednym torem całoliniowym. Gdyby później miała się okazać potrzeba wybudowania drugiego toru na jednej lub drugiej z tych linii kolejowych lub na poszczególnych częściowych ich przestrzeniach, albowiem potrzeba dalszego uzupełnienia pierwotnej budowy i urządzeń ruchu, podyktowanego wymogami regularnego obrotu, wejdą oba wysokie rządy, w celu porozumienia się w tym względzie, w dalsze układy.

Rozpięcie toru na kolejach, wymienionych w artykule I i II, wynosić ma zgodnie z kolejami, z którymi się łączą, 1-435 metra w świetle szyn.

Stosunki konstrukcyjne zamierzonych przestrzeni kolejowych i ich środki ruchu w ten sposób według zgodnych zasad ustalić należy, by obustronne przestrzenie kolejowe dawały możliwość wymiennego ruchu a w szczególności, by także ruch wozów mógł się odbywać wzajemnie bez przeszkody, względnie by ich można w ten sposób używać.

Środki ruchu (wozy) zbadane przez jeden z wysokich rządów dopuszczane będą bez ponownego badania także na przestrzeni kolejowej, leżącej na obszarze drugiego.

Ustalenie rozpięcia toru kolei, wymienionych w artykule III, zastrzega się późniejszemu porozumieniu obydwu wysokich rządów.

Artykuł VI.

Obydwa wysokie rządy zobowiązują się pozwolić na to, względnie zarządzić, by wymienione w artykułach I, II i III kolejie w ich końcowych punktach połączono odpowiednio szynami z kole-

lejami żelaznymi, istniejącymi tamże w danej chwili.

Artykuł VII.

Pełną zwierzchność państwową (a więc i wykonywanie władzy sądowniczej i policyjnej) nad granicznymi dworcami kolejowymi, jakoteż nad przestrzeniami kolejowymi między tymi dworcami i granicą, wreszcie nad liniami kolejowymi, przekraczającymi obustronną granicę, zastrzega się na każdym z obu obszarów wyłącznie odnośnemu rządowi terytorjalnemu.

Artykuł VIII.

Wysokie rządy zastrzegają sobie prawo ustanowienia komisarzy, których zadaniem będzie wykonywanie praw zwierzchnictwa i nadzoru, przysługujących rządowi nad przestrzeniami kolejowymi w granicach własnych obszarów i nad ruchem na nich; komisarze ci zastępować będą rządy swe w stosunkach ich z zarządami kolejowymi w tych wszystkich przypadkach, które nie nadają się do bezpośredniego sądowego lub policyjnego załatwienia przez właściwe władze państwowe.

Artykuł IX.

Wykonywanie prawa nadzoru nad zarządami kolejowymi, utrzymującymi ruch, spoczywa — bez naruszenia prawa zwierzchnictwa i nadzoru wysokich stron kontraktujących nad przestrzeniami, leżącymi na ich obszarze i nad utrzymywanym na nich ruchem — w ogólności w ręku tego rządu, na którego obszarze zarządy te mają swą siedzibę.

Artykuł X.

Policyę kolejową wykonywać będą pod nadzorem właściwych po temu władz w każdym z obu obszarów urzędnicy zarządu kolejowego, utrzymującego ruch na odnośnej przestrzeni kolejowej, w miarę przepisów i zasad, obowiązujących na odnośnym obszarze.

Na przestrzeniach wymienionej w artykule I kolei od wspólnej granicy do Reutte, leżących na obszarze austriackim, jakoteż w przypadku wprowadzenia przechodowego ruchu pociągów osobowych między Berchtesgaden i Solnogradem i między wspólną granicą i Solnogradem powołane będą także organy król. bawarskiego zarządu kolei państwowych (artykuł XVII) sprawujące służbę ruchu pociągowego i przewozowego we własnym zakresie działania do wykonywania policyi kolejowej.

Te same uprawnienia przysługiwać mają w ostatnim przypadku także organom austriackiego zarządu kolejowego, sprawującym służbę ruchu

pociągowego i przewozowego, względem leżącej na bawarskim obszarze przestrzeni kolejowej od wspólnej granicy do Berchtesgaden.

Artykuł XI.

Jeżeli austriacki przedsiębiorca obejmuje lub w przyszłości objąćby miał w całości lub częściowo budowę, względnie ruch na jednej lub drugiej linii kolejowej, będącej przedmiotem tego traktatu, w granicach bawarskiego obszaru lub niemiecki przedsiębiorca w granicach obszaru austriackiego, natenczas poddać się winien co do wszystkich pretensji do odszkodowania, pochodzących z budowy lub ruchu tej kolei, ustawom i sądownictwu tego państwa, w którym szkoda nastąpiła — z wyłączeniem pretensji do odszkodowania, powstałej z interesu przewozowego, zawartego z zarządem kolejowym, który ruchem kieruje lub z jedną z innych kolei, biorących udział w transporcie.

Artykuł XII.

Obywatele jednego z państw kontraktujących, powołani przez zarządy kolejowe do służby przy ruchu na przestrzeni leżącej na obszarze drugiego państwa, nie występują przez to ze związku państwowego swej ojczyzny.

Posady miejscowych urzędników z wyjątkiem naczelników stacyjnych, urzędników telegraficznych i tych, którzy upoważnieni są do poboru pieniędzy, należy jednak obsadzać ile możności swoimi obywatelami.

Wszyscy urzędnicy — bez różnicy miejsca zatrudnienia przy kolei — podlegają w sprawach dyscyplinarnych tylko władzy mianującej, zresztą zaś ustawom i władzom tego państwa, w którym leży ich stałe miejsce zamieszkania.

Artykuł XIII.

Rozkłady jazdy i taryfy ustanawia i zatwierdza ten rząd, na którego obszarze kierujący ruchem zarząd kolejowy ma siedzibę.

Artykuł XIV.

Postanowienia traktatowe, obowiązujące jednocześnie w interesie ułatwienia wzajemnego obrotu kolejowego między państwem niemieckim a monarchią austriacko-węgierską, stosują się także do połączeń kolejowych, objętych obecnym traktatem.

Obie wysokie strony kontraktujące obowiązują się mieć staranie o to:

1. by na kolejach żelaznych, będących przedmiotem tego traktatu, ile możności w połączeniu z pociągami graniczącymi z nią przestrzeni kolejowej

tyle przechodziło osobowych i towarowych pociągów, ile ich odnośny obrót będzie wymagał, oraz by inne warunki ruchu przystosowano do lokalnych wymogów obrotu;

2. aby kierujące ruchem zarządy wchodzących w grę kolei żelaznych nie sprzeciwiały się wprowadzeniu bezpośrednich transportów w osobowym i towarowym obrocie między omawianymi kolejami i graniczącymi z nimi przestrzeniami kolejowymi, jeżeli oba wysokie rządy uznają to w interesie obrotu za pożądane;

3. aby w mowie będące koleje żelazne zgłoszono do wpisu na listę kolei żelaznych, podlegających międzynarodowej umowie względem obrotu towarów na kolejach żelaznych.

Artykuł XV.

Wymiana ruchu na wymienionej w artykule I kolei z Wallern do Waldkirchen następować będzie na stacji Haidmühle, którą postawić należy na obszarze bawarskim, w bezpośredniej bliskości granicy.

Natomiast na linii kolejowej, wymienionej w artykule II, stanowić ma — bez naruszenia ewentualnego układu między obu stronami zarządami kolejowymi co do ruchu przechodowych pociągów osobowych pomiędzy Berchtesgaden a Solnogradem i na odwrót — stację graniczną i wymienną, leżącą na obszarze austriackim stacja St. Leonhard-Draehenloch, którą ewentualnie odpowiednio przesunąć i przekształcić należy.

Ustanowienie stacji wymiany ruchu dla linii kolejowych, wymienionych w artykule III, zastrzega się dla każdej z tych linii późniejszemu układowi między obydwoma wysokimi rządami.

Dla budowy i urządzenia stacji granicznych wymiennych miarodajne są zasady, obowiązujące w granicach odnośnego obszaru państwowego.

Natomiast budowy, urządzenia ruchu, konstrukcyjne budowlane nad powierzchnią ziemi i urządzenia sygnałowe na przestrzeniach od granicy do stacji wymiennych zgadzać się mają z temi urządzeniami, które pod tym względem przyjęte będą jako norma dla łączącej się z nimi przestrzeni zagranicznej.

Artykuł XVI.

Obydwie wysokie rządy oświadczają, że zgadzają się na to, by ruch na przestrzeniach od wspólnej granicy aż do stacji wymiany ruchu (artykuł XV) sprawowało przedsiębiorstwo zagranicznej przestrzeni łączącej.

Ułożenie warunków, pod którymi przedsiębiorstwo zagranicznej przestrzeni łączącej powyższ

należy utrzymywanie ruchu na przestrzeni od granicy do stacyi wymiany ruchu, jakoteż dozwoleń współużywania stacyi wymiany ruchu, zastrzega się porozumieniu interesowanych zarządów kolejowych między sobą.

W braku zgody poddać się mają zarządy kolejowe poleceniom obu wysokich rządów, które one po poprzednim porozumieniu się wspólnie wydadzą.

W każdym jednak razie winien kierujący ruchem zarząd przyjąć wobec rządu sprawującego nadzór ścisłą gwarancję należytej konserwacji na własny koszt oddanej jej przestrzeni wraz z wszelkimi przynależnościami i odnowieniami, których prawidła administracyi odnośnego rządu terytorjalnego będą wymagały. dalej gwarancję oprocentowania w stosunku po 4 od sta rocznie kapitału zakładowego, którego właściciel przestrzeni dowodnie na nią użył, bez wliczenia jednak ewentualnych kosztów zgromadzenia kapitału i strat na kursie.

Koszta urządzeń i budowli na stacyach wymiennych łącznie ze służbowymi i mieszkalnymi pokojami dla zarządu kolejowego, celnego, pocztowego, telegraficznego i policyjnego, w rozmiarze, podyktowanym istotnymi wymogami obrotu na omawianej kolei, oprocentowywać ma na rzecz właściciela współkorzystający z tej stacyi zagraniczny zarząd kolejowy w stosunku współużywania po 4 od sta.

Te same zasady stosowane będą do tych rozszerzeń pierwotnych budowli kolejowych na przestrzeni aż do granicy i na stacyi wymiennej, które odnośny rząd terytorjalny w interesie obrotu uznałby za wskazane, lub którychby rząd obcego państwa zażądał dla jednej z gałęzi służbowych określonych w ustępie piątym.

Artykuł XVII.

Obydwa wysokie rządy przystają zgodnie na to, by przeprowadzanie pociągów i służbę przewozową na austriackiej przestrzeni kolei, wymienionej w artykule I od wspólnej granicy po Reutte wykonywał aż do odwołania w miejsce austriackiego przedsiębiorstwa król. bawarski zarząd kolei państwowych.

Tak samo zgadzają się obydwie wysokie rządy na to, by na przestrzeniach kolejowych od wspólnej granicy pod St. Leonhard-Drachenloch do Berchtesgaden z jednej strony, a do Solnogradu z drugiej strony zaprowadzono przechodowy ruch pociągów osobowych.

Ułożenie warunków, pod którymi król. bawarski zarząd kolei państwowych objąć ma przepra-

wianie pociągów i służbę przewozową na austriackiej przestrzeni od granicy do Reutte, jak niemniej ewentualne zaprowadzenie bezpośredniego ruchu pociągów osobowych między Berchtesgaden i Solnogradem i na odwrót, zastrzega się porozumieniu obydwu zarządów kolejowych pomiędzy sobą.

W braku zgody poddać się mają zarządy kolejowe poleceniom, które oba wysokie rządy po poprzednim porozumieniu się wspólnie wydadzą.

Na wypadek, gdyby wspomniana wyżej przestrzeń kolejowa od wspólnej granicy do Reutte miała otrzymać bezpośrednie połączenie z jakąś austriacką koleją, zastrzega sobie cesarsko-królewski rząd austriacki prawo tej treści, że ruch na tej przestrzeni w pełnym rozmiarze albo sam obejmie albo powierzy go przedsiębiorstwu austriackiej kolei łączącej. W przypadku tym następować będzie wymiana ruchu na projektowanym na bawarskim terenie dworcu Pfronten-Steinach a pod względem ruchu na przestrzeni od granicy do wymiennej stacyi, jakoteż pod względem współużywania stacyi wymiany ruchu, znajdują analogiczne zastosowanie przepisy artykułu XVI.

Artykuł XVIII.

Na linii Reutte—Pfronten utworzyć należy bawarską komorę graniczną na projektowanej stacyi Pfronten-Steinach oraz otworzyć tamże również ekspozyturę austriackiej komory granicznej, która ma powstać w Reutte.

Te komory graniczne wyposażać należy uprawnieniami odprawczemi, odpowiadającemi stosunkom obrotu.

Obydwa wysokie rządy oświadczają gotowość rozszerzenia uprawnień powyższych komór, jak tylko i o ile rozwój ruchu tego będzie wymagał.

Królewski rząd bawarski oznajmia gotowość wysyłania na sześć wielkich targów bydła, odbywających się rok rocznie w Reutte, na swój koszt bawarskich organów celnych i weterynarskich, celem urządzenia czasowej służby odprawczej i przeprowadzenia badań weterynarskich w Reutte.

Artykuł XIX.

Względem linii kolejowych z Wallern do Waldkirchen i z Berchtesgaden do St. Leonhard-Drachenloch, jakoteż ewentualnie względem linii kolejowych, omówionych w artykule III, zastrzega się ułożenie warunków i szczegółów celnego i innego nadzoru późniejszym układom obu wysokich rządów pod warunkiem, że szczególne stosunki

tych linii kolejowych pod względem budowy i ruchu znajdą uwzględnienie.

Artykuł XX.

Formalności rewizji cłowej i odprawiania pakunków podróźnych, towarów dowożonych i wywożonych, jakoteż cłowego nadzoru nad obrotem tranzytowym ułożyć mają w swoim czasie obu stronni komisarze.

Bacząc przytem należy szczególnie na jak najdalej idące ułatwienie tranzytowego obrotu z Scharnitz na Garmisch-Partenkirchen do Lermoos i Reutte i stąd na Garmisch-Partenkirchen do Scharnitz.

Artykuł XXI.

Obowiązujące obecnie, względnie w przyszłości ułożyć się mające postanowienia względem wykonywania policyi paszportowej i nad obcymi stosować należy także do połączeń kolejowych, stanowiących przedmiot tego traktatu.

Urzędowy zakres działania urzędników policyjnych, których ewentualnie obcy rząd stacyonować będzie na granicznych stacyach kolejowych, unormują oba wysokie rządy w drodze osobnego porozumienia.

Oдноśne układy wdroić należy co najmniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem ruchu na ođnośnej kolei i ukończyć je ile możności zupełnie jeszcze przed otwarciem ruchu.

Artykuł XXII.

Służbę pocztową i telegraficzną unormują obu-stronne zarządy pocztowe i telegraficzne w drodze osobnego porozumienia.

W razie wybudowania lub wprowadzenia w ruch przedłużonej przestrzeni na obcem terytorium, winien kierujący ruchem zarząd przyjąć na się wszelkie zobowiązania i świadczenia, które nań w interesie służby pocztowej i telegraficznej włoży właściwa dla ođnośnego obszaru administracya.

Artykuł XXIII.

Obydwa wysokie rządy nie obciążą ruchu na leżących na ich obszarze przestrzeniach kolei, omawianych w artykułach I i II żadnymi innymi lub wyższymi opłatami aniżeli te, które kolejowy ruch utrzymywany przez zagraniczne zarządy kolejowe z reguły ponosi, o ile jak długo ruch ten utrzymywać będzie obcy zarząd kolejowy.

Artykuł XXIV.

Gdyby w czasie późniejszym miała zajść zmiana w stosunkach własności przestrzeni, stanowiących przedmiot tego traktatu — o ile je przedsiębiorstwa prywatne wybudują — a to wskutek ich wykupienia lub przejścia ich na państwo inną drogą, alboweż gdyby ođnośny rząd terytorjalny objął ruch na wspomnianych przestrzeniach, bez nabycia ich na własność, pozostaną mimo to postanowienia tego traktatu bez zmiany w mocy.

Artykuł XXV.

Traktat ten przedłożony być ma obu-stronnie do Najwyższego zatwierdzenia, a wymiana ođnośnych dokumentów ratyfikacyjnych ma nastąpić jak najrychlej w Monachium.

W dowód czego umieścili pełnomocnicy na dwóch wygotowaniach traktatu swe podpisy i pieczęcie.

Działo się w Monachium, dnia 22. listopada 1904.

Theodor hr. Zichy wlr.

Klemens br. Podewils wlr.

Po zbadaniu wszystkich artykułów tego traktatu uznaliśmy go i potwierdziliśmy i przyrzekamy cesarskiem i królewskiem słowem Naszem w imieniu Naszem i Naszych następców, że go w całej osnowie zachowywać wiernie będziemy i zachowywać każemy.

W dowód czego podpisaliśmy własnoręcznie ten dokument i kazaliśmy wycisnąć na nim naszą pieczęć.

Działo się we Wiedniu, dnia 18. stycznia w roku zbawienia tysiąc dziewięćset piątym, Naszego panowania pięćdziesiątym siódmym.



Franciszek Józef wlr.

Agenor hr. Gołuchowski wlr.

Z najwyższego rozkazu Jego cesarskiej i królewskiej Apostolskiej Mości:

Jan v. Mihalovich wlr.,
c. i k. radca nadworny i ministeryalny.

Traktat powyższy ogłasza się jako obowiązujący w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

We Wiedniu, dnia 9. lutego 1905.

Gautsch wlr.
Call wlr.

Wittek wlr.
Kosel wlr.

16.

Rozporządzenie Ministerstw sprawiedliwości, skarbu, handlu i rolnictwa z dnia 1. lutego 1905,

zawierające zmianę rozporządzenia ministeryalnego z dnia 11. lutego 1896, Dz. u. p. Nr. 28 o ustanowieniu sędziów polubownych z poza giełdy dla giełdowych sądów polubownych a mianowicie zmianę przepisów, wydanych dla czerniowieckiej giełdy zbożowej i towarowej.

W wykonaniu artykułu XVI ustawy wprowadczej do ustawy o postępowaniu w sprawach cywilnych z dnia 1. sierpnia 1895, Dz. u. p. Nr. 112, rozporządza się co następuje:

§ 1.

Zmienia się ostatni ustęp §u 1, rozporządzenia ministeryalnego z dnia 11. lutego 1896, Dz. u. p. Nr. 28, a ustęp ten ma brzmieć:

8. Dla sądu polubownego czerniowieckiej giełdy zbożowej i towarowej, przez krajową radę rolniczą w Czerniowcach i Izbę handlową i przemysłową w Czerniowcach.

§ 2.

Mianowanie sędziów polubownych, których obecnie unieścić ma na liście krajowa rada rolnicza w Czerniowcach, nastąpić ma w ciągu 30 dni po obwieszczeniu tego rozporządzenia.

Call wlr.
Buquoy wlr.

Kosel wlr.
Klein wlr.

17.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 1. lutego 1905,

dotyczące upoważnienia głównej komory w Simbach do wolnego od cła odprawiania ruchomości przesiedlców.

C. k. główną komorę w Simbach upoważnia się do wolnego od cła odprawiania ruchomości przesiedlców w miarę art. VIII., l. 7, ustępu 1 i art. IX, l. 1, ustępów 2 i 3 ustawy z dnia 25. maja 1882, zawierającej taryfę cłową.

Kosel wlr.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzi nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej we Wiedniu, dzielnica I., Singerstraße 1. 26, także w roku 1905 w języku niemieckim, czeskim, kroackim, polskim, rumuńskim, ruskim, słoweńskim i włoskim.

Prenumerata na cały **rocznik 1905** każdego z tych ośmiu wydań Dziennika ustaw państwa, za którą poszczególne części wydaje się w miejscu lub posyła pocztą bezpłatnie, wynosi 8 K.

Prenumeruje się w Składzie c. k. Drukarni nadwornej i rządowej we Wiedniu, dzielnica I., Singerstraße 1. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Zamawiając jednak Dziennik ustaw państwa, trzeba równocześnie złożyć przypadającą kwotę pieniężną, gdyż Dziennik posyła się tylko tym, którzy prenumeratę z góry zapłacą.

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można:

Rocznik 1849 za . . . 4 K 20 h	Rocznik 1868 za . . . 4 K — h	Rocznik 1887 za . . . 5 K — h
" 1850 " . . . 10 " 50 "	" 1869 " . . . 6 " — "	" 1888 " . . . 8 " 40 "
" 1851 " . . . 2 " 60 "	" 1870 " . . . 2 " 80 "	" 1889 " . . . 6 " — "
" 1852 " . . . 5 " 20 "	" 1871 " . . . 4 " — "	" 1890 " . . . 5 " 40 "
" 1853 " . . . 6 " 30 "	" 1872 " . . . 6 " 40 "	" 1891 " . . . 6 " — "
" 1854 " . . . 8 " 40 "	" 1873 " . . . 6 " 60 "	" 1892 " . . . 10 " — "
" 1855 " . . . 4 " 70 "	" 1874 " . . . 4 " 60 "	" 1893 " . . . 6 " — "
" 1856 " . . . 4 " 90 "	" 1875 " . . . 4 " — "	" 1894 " . . . 6 " — "
" 1857 " . . . 5 " 70 "	" 1876 " . . . 3 " — "	" 1895 " . . . 7 " — "
" 1858 " . . . 4 " 80 "	" 1877 " . . . 2 " — "	" 1896 " . . . 7 " — "
" 1859 " . . . 4 " — "	" 1878 " . . . 4 " 60 "	" 1897 " . . . 15 " — "
" 1860 " . . . 3 " 40 "	" 1879 " . . . 4 " 60 "	" 1898 " . . . 6 " — "
" 1861 " . . . 3 " — "	" 1880 " . . . 4 " 40 "	" 1899 " . . . 10 " — "
" 1862 " . . . 2 " 80 "	" 1881 " . . . 4 " 40 "	" 1900 " . . . 7 " — "
" 1863 " . . . 2 " 80 "	" 1882 " . . . 6 " — "	" 1901 " . . . 6 " — "
" 1864 " . . . 2 " 80 "	" 1883 " . . . 5 " — "	" 1902 " . . . 7 " 50 "
" 1865 " . . . 4 " — "	" 1884 " . . . 5 " — "	" 1903 " . . . 9 " — "
" 1866 " . . . 4 " 40 "	" 1885 " . . . 3 " 60 "	" 1904 " . . . 5 " — "
" 1867 " . . . 4 " — "	" 1886 " . . . 4 " 60 "	

Roczniki wydań w innych siedmiu językach od r. 1870 począwszy dostać można po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

W razie nabycia co najmniej 10ciu dowolnych kompletnych roczników Dziennika ustaw państwa naraz przyznaje się opust 20%, w razie nabycia co najmniej 25 dowolnych kompletnych roczników Dziennika ustaw państwa naraz, opust 25% a w razie nabycia co najmniej 35 dowolnych kompletnych roczników Dziennika ustaw państwa naraz, opust 30%.

NB. Egzemplarze Dziennika ustaw państwa, które zaginęły lub doszły niezupełne, reklamować należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej we Wiedniu, dzielnica III, Rennweg 1. 16.

Po upływie tego terminu można pojedyncze części Dziennika ustaw państwa dostać tylko za opłatą ceny handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h).

Ponieważ wszystkie roczniki wydania niemieckiego od roku 1849 i wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach od roku 1870 są całkowicie uzupełnione, przeto można nabyć w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, lecz nawet każdą z osobna część wszystkich tych roczników po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h); tym sposobem umożliwione zostało uzupełnienie niekompletnych roczników i zestawienie pojedynczych części podług materyi.